ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 20 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30% zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 12 zł rocznie, 6 zł półrocznie, 3 zł kwartalnie, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

PRENUMERATA na r. 1927: Rocznie w kraju 6 zł, zagranicą 11 zł; Półrocznie w kraju 3 zł, zagranicą 6 zł, Kwartalnie w kraju 1,50 zł. Do Argentyny, Austrji, Belgji, Bułgarji, Czechosłowacji, Estonji, Jugosławji (S.H.S.), Francji, Łotwy, Portugalji, Rumunji, Węgier i na obszar W. M. Gdańska: rocznie 9 zł, półrocznie 5 zł, kwartalnie 2 zł 50 gr. W mieście i w porcie Gdańska jak w kraju. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P.K.O. 170044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie. Zmiana adresu 50 gr

Na 2 kwartał 1927 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Komitet Redakcyjny: J. R. Klejnot, inż. mor. A. Ciechanowski, ***. **Cena 30 gr.**

Nr. 13. Rok wydania szósty. | **TCZEW, dnia 8 kwietnia 1927 r.** | **Ogólnego zbioru Nr. 169**

O linję wschodnio - bałtycką.

Jak dobitnie wskazuje faktyczny rozwój naszej żeglugi morskiej, nie ci mieli racię, co dążyli do stworzenia natychmiastowego linji transoceanicznej, lecz ci, którzy wskazywali systematyczna droge przez żegluge przybrzeżna, mała, europejska, — ku żegludze dokoła Europy i ku Ameryce Południowej i Północnej.

Mamy obecnie holowanie morskie z ośrodkiem w Tczewie i mamy żegluge towarowa parowcami typu 2 850 ton nośności — na wodach bałtyckich i północno-morskich. Będziemy mieli ruch pasażerski wycieczkowy dalszy i letniskowy, miejscowy — od bieżacego lata, również pod własna bandera.

W projekcie dalszym przewiduje sie linja zbiorowych ładunków w kierunku Anglji, oraz linja Śródziemnomorska, dokoła której, w zwiazku z małem u nas przygotowaniem do szerokiego ujęcia tego zagadnienia, toczy sie dość wasko ujęta walka o zamówienia dla tej lub owej stoczni.

Nasuwa sie jednak zapytanie: czy wszystko już uczyniliśmy dla komunikacji bałtyckiej, co uczynić powinniśmy w pierwszym rzedzie, a co jest nieodzowne jako podstawa dla rozwoju komunikacji dalszej oraz dla rozwoju prawidłowego naszych portów?

Odpowiedzia na to pytanie jest zieiaca pustka luka w naszej komunikacji bałtyckiej.

Dotad nie pomyśleliśmy o naszej naturalnej linji równoległej do połaczenia kolejowego z państwami wschodniego Bałtyku, — Łotwa, Estonja i Finlandja. Jestto niezmiernie ważna linja Gdańsk — Gdynia — Lipawa — Tallinn — Helsingfors, która już dawno musiała dublować fińsko-niemiecka linje Szczecin — Tallinn — Helsingfors. Gdy jednak do tej w ostatnich paru latach przyłaczyła się rzadowa linja niemiecka Lubeka—Gdańsk—Lipawa—Ryga i Tallinn i rozwija sie nader pomyślnie, my nie wysuneliśmy nawet w projekcie linji Gdynia—Lipawa—Tallinn—Helsingfors, która ściśle łaczy sie z naszemi poważnemi zadaniami handlowemi wobec tych krajów.

Słaba strona projektu podobnej linji pozostawałaby nieliczność ładunków, gdyż wobec deficytowej polityki kolejnictwa, która do niedawna panowała u nas, drobnica, inaczej mieszany, zbiorowy ładunek mógł dostawać sie od nas do Łotwy, Estonji, Rosji tylko kolejami. Tymczasem przy transporcie do Estonji i Rosji, częściowo też do Łotwy wypada przeładowywać z normalnego toru na szeroki, co odpowiada przeładunkowi w porcie nadania. Przeto droga kolejowo-morska towarów polskich do portów wschodniego Bałtyku nie powinna być droższa lecz nieco tańsza od kolejowej.

Niestety, nie myślano u nas dotad o możliwości powstania tej linji okretowej. Interesy żeglugi nie zostały uwzglednione, czemu dziwić sie nie można, gdyż niema jeszcze armatorów, którzyby bronili interesów tej drogi. Z innej strony przykład ten wskazuje, czemu tak mało pochopny jest u nas kapitał prywatny do tworzenia linji żeglugi nawet na Bałtyku:

Czy uwzglednione sa dotad możliwości funkcjonowania tej linji? Jakie powinny być stawki kolejowe do granicy Łotwy na niektóre (tańsze) towary, ażeby polska linja żeglugowa wschodnio-bałtycka mogła odczuć to w sposób dodatni? Sa to zagadnienia które musza być opracowane z możliwościa realizacji w razie potrzeby, skoro się daży do popierania prywatnej inicjatywy w żegludze morskiej.

Obecnie bardzo ważny czynnik mógłby zadecydować o szybkim urzeczywistnieniu linji wschodnio - bałtyckiej: to oddanie zamówienia na budowę statków dla śródziemnomorskiej linji — jednej ze stoczni w Tallinnie (p. o tem nr. 12 Żeglarza Polskiego).

Zamówienie takie miałoby dodatnia strone — wykorzystania w jaknajszerszej mierze produkcji krajowej. Przewóz materjałów, części i urzadzeń z kraju do Tallinu mógłby znakomicie na pare lat zasilić polska linje wschodnio-bałtycka stałemi ładunkami. W ten sposób wykonanie statków w Tallinnie mogłoby stać sie niejako podstawa utrzymania się bezdeficytowego tej linji w pierwszych, najtrudniejszych latach jej istnienia.

Jednocześnie budowa statków dla linji dalszej byłaby wykorzystana dla uruchomienia linji lokalnej, bałtyckiej, co wyglada na rozwiazanie dobre, czy-

niące maksymalny użytek 1) z warunków mogących się przyczynić do rozwoju poszczególnych linij i 2) ze związku tych warunków między sobą.

Nierozwiązane zagadnienie.

Linja włoska „Lloyd Triestino" czyniła daleko idące propozycje Bankowi Gospodarstwa Krajowego w sprawie stawienia pod polską banderę trzech statków przy warunku udzielenia zamówienia na nowe statki do Triestu. Zasadniczo współpraca z linją włoską jest dla nas korzystna, gdyż dotąd niema linji włoskiej do Gdańska. „Przemysł i Handel" na mocy raportów konsularnych tak charakteryzuje sprawę komunikacji bałtycko-śródziemnomorskiej, będącej już w znacznej mierze w ręku linij niemieckich:

Linje okrętowe włoskie są poważnie zaniepokojone rozwojem żeglugi niemieckiej na morzu Śródziemnem. Niemieckie towarzystwa żeglugowe skoncentrowały w swoich rękach cały ruch między portami morza Bałtyckiego i Śródziemnego. Komunikację obsługują dwa towarzystwa: La Mediterranea, za którą się kryje niemieckie tow. „Hapag" (Hamburg-Amerika Paketfahrt A. G.) oraz „Norddeutscher Lloyd" w Bremie. Oprócz tych dwóch towarzystw bardzo ruchliwa firma „Robert M. Sloman Jr und Co." w Hamburgu poza ruchem przybrzeżnym obsługuje regularnie co tydzień linję Genua—Hamburg oraz wprowadza dodatkowo nowe kursy do portów bałtyckich, przez co utworzy się trzecia linja w ruchu bałtycko-śródziemnomorskim. Poza tem linje „Hapag" i „Lloyd" obsługują Afrykę Półn. i Daleki Wschód, zatrzymując się po drodze w portach włoskich i zabierając towary włoskie w obie strony. Firma „Sloman" przyjmuje nawet drobne ilości towarów (do 1 tony), zbieranych i przygotowywanych przez własnych agentów, przez co statki unikają długiego nieraz wyczekiwania. Firma ta również zbiera ładunki dla koncernu „Deutscher Afrika Dienst", która utrzymuje regularną komunikację między Hamburgiem a Capetown przez Genuę.

Dla szybko rozbudowującej się floty handlowej włoskiej konkurencja niemiecka staje się coraz bardziej niebezpieczna, to też armatorzy włoscy spodziewają się w bliskiej przyszłości wprowadzenia poważnych zmian w ustawodawstwie włoskiem, regulującem to zagadnienie.

W stosunkach handlowo-żeglugowych pierwsze miejsce, oczywiście zajmują względy handlowe. Współpraca ze Svenska-Orient Line i porozumienie organizacyjne z Lloyd Triestino jest jednem z korzystniejszych rozwiązań. Szkoda wobec tego, że sprawa skromniejszego porozumienia z Lloyd Triestino nie otrzymała u nas pomyślnego rozwiązania. Miejmy nadzieję, że chociażby w innej postaci, wróci ona jeszcze na porządek dzienny.

Nowa ustawa o Komitecie Floty Narodowej.

Dziennik Ustaw z dn. 23 marca zawiera Ustawę z dn. 16. 2. 1927 o Komitecie Floty Narodowej.

W celu skoordynowania działalności poszczególnych instytucyj, grup społecznych oraz osób, dążących do utworzenia polskiej floty morskiej, ustanawia się Komitet Floty Narodowej. (Art. 1) Art. 2 mówi o zbieraniu funduszów przez Komitet dla poparcia szybkiego rozwoju tworzącej się żeglugi polskiej.

Art. 3. określa skład prezydjum komitetu oraz skład samego komitetu. Prezydjum Komitetu Floty Narodowej stanowią Marszałek Sejmu (przewodniczący) Marszałek Senatu, Prezes Rady Ministrów, wzgl. jego zastępca, oraz prezes sejmowej komisji morskiej. W skład Komitetu F. N. wchodzą prócz tego jeszcze Minister Spraw Wojskowych, Minister Przemysłu i Handlu, Minister Komunikacji oraz Minister Robót Publicznych. W razie potrzeby zaprasza prezes Komitetu na posiedzenie innych przedstawicieli Sejmu i Rządu.

Komitet powoła do swego grona: delegatów izb handlowych oraz przedstawicieli innych instytucyj, zainteresowanych w handlu morskim. Nadto może Komitet kooptować jeszcze inne osoby, działające na polu społecznem lub naukowem zgodnie z celami Komitetu. (Art. 4).

Przewidziane jest powoływanie do współpracy członków wspierających. Członkiem wspierającym może być każda osoba fizyczna lub prawna, opłacająca na cele Komitetu odpowiednią wkładkę. Przewidziane jest również mianowanie z pośród członków wspierających członkami honorowemi osób zasłużonych dla rozwoju floty morskiej.

Art. 5. — O posiedzeniach Komitetu.

Art. 6. — O kontroli kasowej i komisji rewizyjnej.

Art. 7. — O wydziale wykonawczym.

Art. 8. Członkowie Komitetu Floty Narodowej nie pobierają wynagrodzenia za udział w pracach Komitetu.

Art. 9. O biurze Komitetu. Koszty utrzymania biura ponosi Skarb Państwa z budżetu Ministerstwa Przemysłu i Handlu.

Art. 10. Ustawa wchodzi w życie z dniem jej ogłoszenia; jednocześnie tracą moc obowiązującą przepisy ustawy z dn. 26. 3. 1920 r. o Komitecie Floty Narodowej.

Art. 11. Wykonanie ustawy poleca się Ministrowi Przemysłu i Handlu.

Nasza kronika portowa i żeglugowa.



Ruch portu gdyńskiego w marcu W ciągu ubiegłego miesiąca ruch portu w Gdyni wzmógł się w stosunku do lutego o przeszło 50 proc. Zawinęły do portu w marcu 34 statki morskie o łącznej ładowności 24 764 ton r. netto (w lutym 21 statków z 14 288 ton). Wśród statków tych było 29 parowców, 2 motorowce, 1 holownik, 1 lichtuga morska, 1 żaglowiec z mot. Polskich statków było 4 z 4 488 ton, szwedzkich 12 z 6 787 t., franc. 3 z 4 507 t., łotew. 3 z 3 781 t., niem. 5 z 2228 t., est. 2 z 1 112 t., duńskich 3 z 1 041 t., gdańsk. 2 z 841 t.

32 z tych statków zawinęły pod balastem, 2 (2 razy par. Pologne) z 32 pasaż. i 26 ton drobnicy. — Wyszły w marcu z Gdyni 34 statki morskie o łącznej ładowności 23 936 t. r. n., w tej liczbie 26 par., 2 motorowce, 2 holowniki, 3 lichtugi, 1 żaglowiec z mot. — Statki te wywiozły razem węgla 45 878 ton, desek 528 t., 2 statki wyszły próżne. Pasażerów odjechało morzem do Francji 671.

Z portu w Gdyni. W porcie obecnie stoją dwa statki niemieckie i jeden szwedzki. Wczoraj po południu prawie jednocześnie opuściły port z ładunkiem węgla do Szwecji parowce polskie „Toruń" i „Kraków". Przy jednem z miejsc przeładunkowych pod dźwigami przeprowadza się obecnie pogłębianie. Statki rybackie stoją częściowo już przy rozpoczętem wschodniem molo portu rybackiego, częściowo jeszcze w basenie molo południowego. (5-go IV.).

Ruch statków „Żeglugi Polskiej". Gdynia, 6. 4. Parowiec Wilno ładuje węgiel na rzece Tyne z przeznaczeniem do Vejle (Dania). — Par. Katowice wyładowuje w Malmoe węgiel, który ry przywiózł tam z Rotterdamu. — Par. Poznań wyładowuje w Nakskov (Dania) węgiel, który przywiózł tam z Blyth (Anglja). Par. Kraków jest w drodze z węglem z Gdyni do Sztokholmu. — Par. Toruń jest w drodze z węglem z Gdyni do Norrköpingu. — Parowiec Warta zakończył wczoraj próby kotłów na Stoczni Gdańskiej i będzie ładował drzewo do Anglji, skąd prawdopodobnie weźmie ładunek węgla na morze Śródziemne, a z powrotem przywiezie do Gdańska ładunek fosforytu.



Ruch portu gdańskiego w marcu. W marcu b. r. panowało w porcie niezwykłe w tej porze roku ożywienie. Liczby na wejściu zbliżają się do rekordowych liczb miesięcznych 1926 roku, na wyjściu natomiast ustanowiony jest nowy rekord miesięczny. Zawinęło do portu w marcu 585 statków morskich o łącznej ładowności 316 207 ton rej. netto, opuściło zaś port 591 statków morskich o łącznej ładowności 341 947 ton rej. netto. W lutym b. r. tonaż na wejściu wynosił 271 856 t., tonaż na wyjściu

246 637 t. — W marcu 1926 r. tonaż na wejściu był 250 59 t., na wyjściu 234 654 t. — Stąd widać jak silnie się wzmaga ruch portowy. Polska bandera zajmuje w ruchu jedno z miejsc środkowych mimo, że większe statki polskie (Żeglugi Polskiej) ładują już węgiel przeważnie w Gdyni i tylko drzewo w Gdańsku.

Pożar na parowcu w porcie. W nocy z soboty na niedzielę, wybuchł pożar w kabinie dla marynarzy na parowcu „Solfried", który stanął w kanale portowym. Nim zaalarmowana straż ogniowa przybyła, zniszczył ogień przeważnie rzeczy marynarzy i częściowo drewniane ściany kabiny. Po jednogodzinnej pracy zdołała straż pożar ugasić.

Sprawy T. A. Danziger Reederei. Straty towarzystwa w roku sprawozdawczym 1925/26 zmniejszyły się do 129 760 gld. Wpłynęło do ogólnej kasy eksploatacyjnej 59 077 gld., w tem 10 480 gld. z udziału wysokości ⅔ w czystym zysku linii Hamburg—Gdańsk. Prócz tego wpłynęło 226 314 gld. z prowizyi przedsiębiorstwa maklerskiego Behnke i Sieg, oraz 7 789 gld. z konta udziałów okrętowych przedsiębiorstwa żeglugowego Behnke i Sieg. Rozchód wynosił 197 734 gld. Nadwyżkę dochodu spisano ze strat z r. 1923/24, które wynosiły 225 135 gld. Parowce „Mottlau" i „Hammonia" z powodu silnych uszkodzeń zeszłej zimy w lodach zatoki Fińskiej przechodzić musiały dłuższą naprawę. Parowce „Hansa" i „Susanne" zostały sprzedane, wobec czego operowano tylko parowcami „Prosper" i „Echo". Sprawozdanie towarzystwa wyraża nadzieję, że statki zarobią na wywozie drzewa z Szwecji, Finlandji i z Białego Morza, oraz na wywozie polskiego węgla.



Ruch statków T-wa Wisła - Bałtyk w Tczewie. Tczew, 6. 4. Holownik Orkan z lichtugami morskiemi Wacek i Wojtek wyładowują węgiel w Gandawie (Belgia). Lichtugi Franek i Felek wyładowują węgiel w Kopenhadze. Lichtuga Janek zakończyła wyład. węgla w Malmö. Holownik Krakus z lichtuga Bronek jest w drodze do Uddevalla (Szwecja). Hol. Górnik z lichtugą Jurek jest w drodze z Kopenhagi do Gdańska. Lichtuga Bartek wyładowuje węgiel w Hamstad. — Hol. Tyran z lichtugami Edek i Stefek załad. węglem jest w drodze do Vasteras. — Hol. Rybak z lichtugami Bolek i Alek w drodze z węglem z Tczewa do Sztokholmu. Lichtugi Antek i Benek ładują węgiel w Tczewie. — Holownik Sambor jest w drodze do Malmoe po lichtugę Janek.

Żegluga wewnętrzna.

Przeciwnikom wydatków na drogi wodne pod uwagę.

Zebranie niemieckiego związku „Oberelbe-Verein" w Hamburgu w dn. 31. 3. 1927 uchwaliło: Projektowana przez rząd dalsza rozbudowa niemieckiej sieci wewnętrznych dróg wodnych, w szczególności przedłużenie Mittelland - kanału, projekt kanalizacji Saale, budowa kanału Elstera—Saale z Creypau od Lipska i kanału łącznikowego z Bernburga do Strassfurta zmusza do pilnego wniosku, że regulacja Łaby na niską wodę już niezwłocznie powinna być rozpoczęta. W szczególności Hamburg będzie tylko wówczas miał korzyści z rozwoju środkowo-niemieckiego i saskiego przemysłu, jeśli polepszenie drogi wodnej Łaby tak daleko zostanie posunięte, że przejście większych statków kanałowych na Łabę będzie umożliwione bez częściowego ich rozładowania. W przeciwnym razie powstanie niebezpieczeństwo zwrócenia się ruchu z dotychczasowego hinterlandu Hamburga ku zagranicznym portom konkurencyjnym. Związek uważa, wobec tego, za swój obowiązek zwrócić uwagę odpowiednich władz na to niebezpieczeństwo i oczekuje, że w związku z rozbudową sieci dróg wodnych wewnętrznych udzieli się drugiej co do znaczenia rzece Niemiec należną uwagę, na którą zasługuje ona ze względu na potrzeby całokształtu gospodarki Niemiec.

Nowiny żeglarskie.

Wczesne otwarcie fińskich portów. Przewiduje się wczesne otwarcie fińskich portów. Dojazd Wiborg—Trangsund—Björkö zapewne będzie dostępny już pomiędzy 15 a 25 kwietnia, czyli o cały miesiąc wcześniej niż normalnie.

Rönne Bornholm. Duński szkuner Karen zderzył się z udającym się do Gdańska parowcem duńskim Scotia i zatonął. Scotia wyratowała załogę żaglowca.

Malmoe. 24-go marca niem. szkuniec Maria z Barth (niem. Pomorze) został rzucony na skały na południe od Simrishamn. Wobec wysokiej fali ratowanie załogi było niemożliwe. W ciągu kwadransa statek został doszczętnie rozbity, załoga jego utonęła.

Roboty portowe w Gdyni w r. 1926.

(Według sprawozdania pomorskiego wojewódzkiego wydziału przemysłu i handlu).

Prace przy budowie portu w Gdyni w ciągu 1926 r. postępowały raźnie naprzód dopiero w drugiej połowie roku, po zmianie zasad umowy z konsorcjum budowy. Oto przegląd robót wykonanych na 1. I. 1927 r.

1. Wykonano 420 m. b. nabrzeży 8-io metr. głębokości typu mieszanego na palach w awanporcie. Budowa tych nabrzeży została rozpoczęta w r. 1925.

2. Wykonano 200 m. b. nabrzeży 10-cio metr. głębokości na skrzyniach żelbetonowych w basenie wewnętrznym i ustawiono na miejsce 170 m. b. skrzyń żelbetonowych, pod dalszy ciąg tych nabrzeży. Roboty te były rozpoczęte w r. 1925.

3. Wybudowano 210 m. b. skrzyń żelbetonowych pod nabrzeża 10-cio metr. głębokości, które leżą na placu i 220 m. b. skrzyń żelbetonowych dla mola południowego, które też leżą gotowe na placu.

4. Roboty czerpalne prowadzone przy pomocy 4-ch pogłębiarek i wykonano razem 1 319 900 m^3. Powyższe roboty zostały wykonane zgodnie z programem, obowiązującym na zasadzie zmienionej umowy z dn. 30 października 1926 r.

Przy tych pracach zajętych było w pierwszym kwartale roku 1926 średnio 160, w drugim — 280, w trzecim — 450 i w czwartym — 380 robotników.

Poza powyższemi robotami konsorcjum wykonało w r. 1926 — 170 m. b. m. fundamentów pod żórawie do ładowania węgla na molo południowem i 325 m. b. mola na skrzyniach żelbetonowych w basenie północnym, dla marynarki wojennej. Roboty te rozpoczęte zostały jesienią 1925 r. Oprócz konsorcjum następujące firmy prowadziły roboty budowlane w porcie gdyńskim w r. 1926:

Tow. Rob. Inż. „Tri" w Poznaniu wykończyło 300 m. b. nabrzeży betonowych w basenie północnym dla marynarki wojennej i rozpoczęło budowę portu rybackiego. Budowa portu ry-

backiego, rozpoczęta jesienią 1926 r., napotkała na duże trudności z powodu burzliwej pogody i doznała kilkukrotnych poważnych uszkodzeń, wskutek czego posuwa się naprzód powoli. 2. Firma Jan Broda w Toruniu prowadzi budowę domu mieszkalnego dla pracowników Zarządu budowy portu i domu dla biura Urzędu Marynarki Handlowej. Firma „A. Martens i E. Meyer" wykonała rozbiórkę prowizorycznej przystani przy molo południowym i uszczelnienie bocznej ściany mola południowego zapomocą materacy faszynowych. Huta „Zgoda" z Górnego Śląska wykonała budowę 2-ch żórawi mostowych, do ładowania węgla na molo południowem. „Stocznia Gdańska" prowadzi budowę elektrowni zapasowej w porcie. Polskie Tow. Elektryczne Sp. Akc." wykonywuje instalacje sieci elektrycznej w porcie. Ministerstwo Komunikacji wykonało budowę stacji towarowej w porcie dla eksportu węgla.

Dział „Rybactwo"

zostanie rozwinięty dopiero w następnych numerach.

Redakcja.

Ex-turecki spacerowy statek „Stettin" odjedzie w maju.

Parowiec zbudowany na zamówienie tureckie około 10-ciu lat temu na stoczni Klawittra w Gdańsku, zostanie wykończony na zamówienie Swinemünder Dampfsch. Ges. i będzie się nazywał Stettin. Kursować będzie wyłącznie latem na linji Świnoujście—Kołobrzeg—Bornholm—Sasswitz. Przeprowadzenie statku do Świnoujścia odbędzie się w początkach maja (P. też Żegl. Polski Nr. 167) Schiffahrtszeitung der Hamburger Börsenhalle nadal bredzi, pisząc o tym statku w dniu 1-go kwietnia: „początkowo statek był przeznaczony dla Polskiego Rządu, który jednak nagle nie chciał już więcej płacić gdy statek już był nawpół gotów". — Czy to nie stocznia sama puszcza kaczki na 1-go kwietnia?



RYBACTWO.

Zniżki cłowe na sieci rybackie. Na mocy rozporządzenia Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu i Rolnictwa z dn. 24 marca b. r. (Dzien. Ustaw z dnia 31. 3. 1927) na czas od 1 kwietnia do 30 września 1927 r. wprowadza się zniżka cła wwozowego na sieci rybackie i nici dla wyrobów sieci rybackich wysokości 10 % normalnego cła, na podstawie zezwoleń Ministra Skarbu. Cło normalne wynosi 250 złotych za 100 kilogramów.

Rybołóstwo morskie w marcu 1927 r.

W marcu było bardzo dużo łososi. Łowiono je płonnicami i niewodami przy brzegu. Razem połowy na morzu przyniosły przeszło 25 000 kg. W końcu miesiąca zjawiły się szproty, w pobliżu Helu. Połowy nieduże. Innych ryb było niewiele.

Na początku marca odbyły się w Pucku dwa zebrania zwołane przez dyrektora Oddziału Banku Gospod. Krajowego w Gdyni. Omawiano sprawy pomocy dla rybaków morskich i przemysłu. Bank gotów jest udzielić wydatnej pomocy na rozwój rybołóstwa (do 500 tys. zł) na zakup większych kutrów, narzędzi itd. Niezależnie od tego przeznacza pewne kwoty na przemysł (wędzarnie około 100 lub więcej tys zł).

W końcu marca wylęgła się cała ilość sieci (Coregonus lavaretus) hodowanej w wylęgarni Puckiej. Narybek przeszło 150 000 sztuk wypuszczono do zatoki Puckiej. Przedtem z wylęgarni tej sprzedano 250 000 sztuk ikry dla zarybienia jezior pomorskich.



Podróże morskie. Sport żaglowy i motorowy.

Organizacja regat żaglowych wszechpolskich

(P. Żeglarz Polski nr. 11).

Regaty wszechpolskie żaglowe i motorowe na Gople mogłyby się odbywać tylko z Kruszwicy, jako jedynego punktu nad tem jeziorem mającego połączenia kolejowe. Przypomnijmy, iż zjazd w r. 1924 w sprawie drogi kanałowej Gopło — Zagłębie węglowe odbył się nietylko w Bydgoszczy, lecz również w Kruszwicy. Z Kruszwicy ku południowemu krańcowi jeziora, odległemu o całe 30 kilometrów prowadzi już obecnie linja żeglugi parowej. W Kruszwicy istnieje koło wioślarzy, lecz, niestety, niema jeszcze rozwiniętej placówki żeglarskiej. Niewątpliwie chlubnym obowiązkiem miejscowego koła wioślarzy byłaby organizacja również koła żeglarzy, które byłoby gospodarzem przyszłych wszechpolskich regat żaglowych i motorowych. Co do regat wioślarskich, to możliwe tu są regaty długodystansowe na stojącej wodzie. W dalszej przyszłości możliwe tu są również międzynarodowe regaty wioślarskie, niemożliwe, dla krótkości toru w Bydgoszczy. Ten cel również wartoby mieć wytknięty przed sobą, na dalszą metę, licząc iż Gopło stopniowo odzyska należne mu znaczenie w życiu sportowem. Przełomową chwilą pod tym względem będzie otwarcie kanału Warta — południowy brzeg Gopła, które nastąpi za trzy lata. Otworzy się wówczas droga wodna dla mniejszych statków z Poznania na Wisłę przez Gopło — Noteć. Droga ta będzie dla łodzi sportowych długa, więc tembardziej wywiążą się krótsze wycieczki wodne pomiędzy Poznaniem. Kaliszem, Bydgoszczą. Węzłowym i najciekawszym odcinkiem w tym trójkącie będzie Gopło.

Swoiem położeniem z długą osią w kierunku południowym to morze polskie wieków dawnych jakby symbolicznie wskazuje na kierunek północ—południe, mający znaczenie dziejowe dla Polski. Pośrednictwo pomiędzy północą a południem, przez morze i między morzami! Na północ, ku morzu, to najzdrowsze z haseł, pozwoliłoby nam niegdyś i pozwoli zawsze w przyszłości odparcie na nas ataków lub wpływów „zachodnich" lub „wschodnich". Gdy państwo i naród nasz ocenią w całej jego wielkości kierunek południowy, wówczas nie straszne nam będą manowce kierowników wschodniego lub zachodniego. Kierunek na północ i na południe, to kierunek dla nas po przez rubierze, nie wzajemnie — zaborczy, lecz idealny, kulturalny i handlowy, kierunek politycznych przyjaźni i zmniejszonego ciśnienia granicznego. Jestto równocześnie kierunek zaniedbany, stojący odłogiem, wymagający twórczości i pracy, zmuszający do poznania języków i kultur mniej licznych narodów. Kierunek wschodnio-zachodni, to kierunek konkurencji politycznej i handlowej, walki o wpływy codziennej a nieuniknionej. Kierunek to nie twórczy, kierunek najmniejszego oporu i nieświadomych wpływów, przesadnej znajomości języków i zwyczajów sąsiada, pozostałych z przymusu zaborców.

Rozważając ogólnopaństwowy program żeglarstwa sportowego musimy mieć powyższe motywy na uwadze i pod tym względem Gopło jest jak przewodnia igła magnetyczna, wskazująca północnym swym końcem na nasze porty nadmorskie, południowym zaś — na G. Śląsk. Przyszłe to ogniwo drogi wodnej Górny-Śląsk Bałtyk. Oszczędność jaką dają 30 klm. jeziora jako gotowa droga kanałowa jest darem starego Gopła współczesne Polsce w jej nawrocie do kierunku orientacyjnego południe—północ. Jak te brózdy morenowe, jedną z których wypełnia Gopło, orientujemy się na północ i na północny zachód. W tym kierunku, zgodnie z rysami oblicza ziemi kryjącego jej życie, znajdziemy najmniejszy opór fizyczny i idealny w posuwaniu się do swego celu. Tym celem jest Morze i łączność ze światem.

Pozwalając sobie na tego rodzaju uogólnienie spodziewam się wzmocnić obronę Gopła jako „terenu" (dokładniej „marenu") dla regat wszechpolskich wewnętrznych. Cóż z tego, że dziś Gopło jest położone niekorzystnie wobec większych miast i linji komunikacyjnych. Lecz jeśli za lat kilka już będzie tu ruch żeglugowy, a za lat kilkanaście potężny ruch kanałowy, oraz zapewne będzie też szybka komunikacja lotnicza, — zapewne tradycja regat wszechpolskich żeglowych i motorowych **wewnętrznych** na Gople ma szansę powodzenia i **warto** ją rozpocząć. O to chodzi.

II.

Regaty morskie bywają typu podróżniczego i miejscowego, na krótszy dystans. Regaty podróżnicze mniej są popularne, urządzane są rzadziej; w dalszych podróżach żaglowców zaważyć mogą nieraz czynniki zupełnie obce naturze wyścigów. Regaty podróżnicze wymagają zastosowania żaglowców większych, przy których trudno o jednotypowość, jak również o sprawiedliwy handykap (wyrównanie szans przez określoną zgóry formułkę). Yacht większy na dłuższej podróży zawsze będzie miał lepsze szanse, w razie jednak niekorzystnego handykapu, przy wiatrach średniej siły mały yacht może zostać zwycięzcą, żeglując gorzej i dłużej, tylko dzięki temu że nie było podczas podróży ani silnych wiatrów, ani bardzo słabych. Jedynie pozostaje więc żegluga podróżnicza bez handykapu. A co do tej — zgóry powiedzieć można który yacht przyjdzie wcześniej, o ile liczba konkurentów jest nieznaczna i o ile nie zajdą nieszczęśliwe wypadki.

Nasze podróżnictwo morskie musi się wpierw należycie rozwinąć. Wówczas regaty podróżnicze, a jeszcze lepiej jazda w dyscyplinowanych zespołach będą mogły dać wiele przyjemnych chwil i niezatartych wspomnień ich uczestnikom.

Nasze regaty morskie, jak zwykle (z wyjątkiem r. 1926-go, kiedy się nie odbyły) urządzane w Gdyni, tak też i nadal powinny tam się odbywać. Winny jednak odbywać się częściej niż raz w lato i winny być uzupełnione biegiem Gdynia—Hel i z powrotem, oraz innemi ciekawemi biegami, jak bieg okrężny w zatoce Gdańskiej i Puckiej, bieg do boi Federort. Przy tych biegach, jak np. bieg okrężny Gdynia—Puck—Jastarnia—Hel— ujście Wisły (Schiewenhorst)—Gdynia należy liczyć się z kilkodniowem nieraz trwaniem regat. Przyczynić się one jednak mogą znakomicie do poznania własnych wód terytorjalnych i odkrycia przepięknych i ciekawych zjawisk i osobliwości naszej linji brzegowej i wejść do Wisły. Prądy wywołane wiatrem, kontrasty fali, regulowane linią półwyspu helskiego, omijanie Mewiej Re-

wy przy wejściu do zatoki Puckiej pod brzegiem lądowym lub półwyspowym są przy rozmaitości warunków, w jakich się można znaleść, są dobra szkoła i niechby żegluga nasza sportowa wykorzystała jaknajintensywniej ten nasz uroczy kąt morza, który wychował tyle pokoleń dzielnych, utrzymujących się z pracy na morzu rybaków naszych.

Łączność wewnętrznej żeglugi z morską. Po raz pierwszy na regaty gdyńskie przewieziono jole rzeczne koleją, w r. 1923. Następnego roku jedna z żaglówek (jola „Doris", która się później, w r. 1926 wsławiła podróżą do Kopenhagi) przyszła już Wisłą, — na regaty, z samej Warszawy. W latach 1925 i 26 już liczne łodzie żaglowe, a nawet wiosłowe odbywały pielgrzymkę Wisłą — do jednego z ujść i dalej, morzem do Gdyni, a także na Hel i do Pucka.

Podróże te najlepiej wskazują na istniejącą łączność sportu żeglarskiego na rzekach i na morzu i na wynikającą stąd potrzebę regat łączących oba sporty. Na regatach gdyńskich wystąpienia żaglówek warszawskich i innych jak dotąd były jedną z ich przyjemnych atrakcyj. Wytrzymają, — czy też nie. Dotąd wytrzymywały i tylko w r. 1923 przy sile wiatru 5 otrzymały nieco krótszy tor dla biegu.

O ileż więcej interesującym byłby bieg wspólny żaglowych łodzi sportowych Wisłą Morską z Tczewa na morze i z ujścia pod Schiewenhorst do Gdyni.

Te regaty, których gorliwą propagandą zajął się Pierwszy Polski Klub Yachtowy, a organizacja których w znacznej mierze będzie podlegała na pracy tczewskiego oddziału tego klubu, stanowić będą bardzo ważne ogniwo pomiędzy sportową żeglugą wewnętrzną a yachtową żeglugą morską.

Głównem zadaniem tych regat byłoby poznanie wylotowego odcinka Wisły i jednocześnie dojazdu morskiego Tczewa. Nietroszczenie się, chociażby w celach wiedzy, ujściem królowej rzek polskich stawiałoby nam bardzo ujemne świadectwo wobec historii, której srogą naukę obowiązkiem naszym jest wykorzystać gdzie tylko jest możność ku temu.

Regaty Tczew—Gdynia mogłyby odbyć się w r. bieżącym dwukrotnie — po raz pierwszy w chwili uruchomienia statków osobowych „Żeglugi Polskiej", poraz drugi zaś bezpośrednio przed głównemi regatami gdyńskiemi, t. zn. w końcu lipca. W obu wypadkach Tczew może być punktem zbornym dla żaglówek i motorówek, przybywających z całej Polski. Program więc regat ogólnokrajowych stały składałby się z trzech głównych regat wszechpolskich:

1. Regaty na Gople. Muszą odbywać się raz na rok. Prócz tego regaty ogólnokrajowe wewnętrzne kolejno na jeziorach pomorskich, jeziorach kresów Wschodnich i w Warszawie, na Wiśle, raz do roku.

2. Regaty Tczew—Gdynia dla żeglugi sportowej wewnętrznej i morskiej. Dwa razy w lato.

3. Regaty w Gdyni. Dwa lub trzy razy w lato.

J. Kleinot - Turski.



Nasz wywóz i wwóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec zagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec tumotorem, hol. — holownik, licht. — lichżaga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem. — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, P. A. M. — Polska Agencja Morska, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold, (Pol. Sk.) — Polsko Skandynawskie Towarzyst. Transportowe.

Liczby oznaczają ładowność statków, w tonach netto (1 tona — 2,83 m³).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński.

(od 23 marca — 4 kwietnia).

27 mar.: szw. par. Ivar 715 do Halmstadu (PAM).

28 mar.: est. par. Pakri 740 do Tallinu (PAM).

29 mar.: duń. par. Aarö 838 do Kalundborga (PAM), duń. mot. Erik 130 do Nyköbingu (Rhd).

30 mar.: łot. par. Kaupo 1 458 do Kopenhagi (PAM), duń. żagl. z mot. Bonavista 72 do Hundestedu (PAM).

31 mar.: szw. par. Othem 398 do Westerwiku (PAM).

1 kw.: szw. par. Thure 295 do Alny (PAM).

2 kw.: niem. par. Renate 509 do Kopenhagi (Rhd).

4 kw.: pol. par. **Kraków** 1 122 do Sztokholmu (Żegluga Polska), pol. par. **Toruń** 1 122 do Norrköpingu (Żegluga Polska).

Statki powyższe wywiozły łącznie 17 369 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański.

(od 28 marca do 4 kwietnia).

28 mar.: duń. par. Scotia 1 387 do Kopenhagi (Pol. Sk.), szw. par. Dicido 896 do Gefle (Pol. Sk).

29 mar.: łot. par. Viesturs 338 do Kopenhagi (Art.), szw. par. Haga 748 do Karlshamnu (Art.) szw. par. Heros 652 do Moss (B i S), niem. par. Herma 311 do Odense (Pw), norw. par. Lysaker 485 do Lysakeru (Pol. Sk.).

30 mar.: szw. par. Dagny 643 do Sztokholmu (B i S), szw. par. Vesuvius 975 do Göteborga (B i S), pol. hol. **Górnik** z licht. **Janek** 633 do Malmö (Wisła Bałtyk, B i S), niem. par. Wagrin 223 do Kłajpedy (Gw), szw. żagl. z mot. Veritas 73 do Malmö (Gw), duń. żagl. z mot. Nanny 61 do Marstallu (Rhd), szw. żagl. z mot. Thomas 56 do Karlshamnu (Bg), norw. żagl. z mot. Arno 143 do Stavangeru (Gw), szw. par. Havsten 668 do Oslo (B i S), niem. par. Holstein 778 do Göteborga (Rhd), szw. par. Kamma 437 do Abo (B i S), niem. par. Artur Kunstmann 1843 do Genui (Rhd), szw. par. Robur 661 do Oskarshamnu (Pols. Sk.).

31 mar.: niem. par. Stubnitz 262 do Oxelösundu (Bg), niem. par. Tip 765 do Horsensu (Rhd), gd. hol. Ernst z licht. Danzig I 579 i Danzig II 596 do Saxkjöbingu (B i S), niem. par. Mineral 309 do Malmö (Pol. Sk), szw. par. Fyrileyf 495 do Vesteras (Bg), szw. par. Kinne 362 do Oxelösundu (Bg), szw. par. Elna 974 do Göteborga (Pol. Sk.).

1 kw.: duń. żagl. z mot. Kastor 53 do Aarhus (Gw), niem. żagl. z mot. Dorsch 61 do Naxö (Gw), duń. żagl. z mot. Aaga 58 do Svendborga (Gw), duń. par. Dania 1 389 do Norresundby (Pol. Sk.), pol. hol. **Tyran** z licht. **Edek** 352 i **Stefek** 392 do Vesteras (Wisła Bałtyk), duń. par. Danefeld 724 do Koldingu (Rhd).

2 kw.: szw. par. Indus 352 do Göteborga (Pol. Sk.), szw. par. Trelleborg 378 do Horsensu (Pwe), gd. par. Balticum 364 do Karlshamnu (B i S), szw. żagl. Fride 97 do Wisby (Gw), niem. żagl. z mot. Einigkeit 50 do Naestved (Bg), niem. par. Kressmann 249 do Aarhus (Art), niem. par. Gunther 889 do Bordeaux (B i S).

3 kw.: duń. par. Bretland 1 235 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. Ellen 948 do Kopenhagi (B i S), szw. par. Merkur 880 do Oskarshamnu (B i S).

4 kw.: niem. par. Industria 1 277 do Odense (Rhd), duń. par. Hafnia 1 159 do Kopenhagi (Pol. Sk.), duń. żagl. z mot. Haabet 46 do Rönne (Gw), duń. żagl. z mot. Christian 54 do Aarhus (Gw), duń. żagl. z mot. Energie 67 do Kjerteminde (Gw), duń. żagl. z mot. Gunnar 54 do Randersu (Bg), szw. par. Regulus 491 do Karlstadu (Bg), szw. par. Ran 930 do Halmstadu (Pol. Sk.), duń. par. Ester 725 do Kopenhagi (Rhd), norw. par. Solskim 199 do Oslo (Gw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 68 600 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański.

(od 28 marca do 4 kwietnia).

28 mar.: niem. par. Arnis 631 do Hull (B i S).

29 mar.: norw. par. Benedicte 371 do Cottonbrigde (D — S), gd. par. F. G. Reinhold 709 do Londynu z drz. i tow. (Rhd), gd. par. Edith Bosselmann 291 do Ostendy z drz. i tow. (Rhd), niem. par. Hedwig Fischer 1 151 do Liverpoolu (Lcz), niem. par. Elsfleth 275 do Montrose (Bg).

30 mar.: niem. par. Donar 435 do Calais (Morry), gd. par. Mottlau 430 do Delfzylu (B i S).

31 mar.: niem. par. Altenwerder 335 do Southamptonu (Bg), niem. mot. Hermann Boonekamp 582 do Gandawy (D — S), niem. żagl. z mot. Capella 67 do Szczecina (Bg), niem. żagl. z mot. Aldebaran 54 do Szczecina (Bg), niem. par. Hernia 332 do Antwerpii (D — S), niem. mot. Hamme 470 do Odense (Gw), ang. par. Majorca 589 do Grangemouth (Rhd), niem. par. Edmund Halm 723 do Rotterdamu (Wolff).

1 kw.: norw. par. Amfin do Newcastle (Bg).

2 kw.: niem. par. Gesinda 583 t. do Tynedocku Tyndocku (Lcz).

3 kw.: duń par. Fraukrig 778 do Hull (Bg), duń. par. London 730 do Londynu (Bg).

4 kw.: szw. par. Caecilia Sanne 1 155 do Uddevali (B i S), szw. par. Desdemona 698 Immingham (D — S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 48 200 m drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański.
(od 28 marca — 4 kwietnia).

31 mar.: gd. par. Marie Siedler 221 do Antwerpii (Rhd).

Wywóz polskiego cukru przez port gdański.
(od 28 marca — 4 kwietnia).

4 kw.: łot. par. Laimons 198 do Kłajpedy z cem. i cukr. (Rhd), szw. mot. Fringilla 226 do Sztokholmu (Shipco).

Statki powyższe wywiozły łącznie 500 ton cukru.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański.
(od 28 marca — 4 kwietnia).

30 mar.: niem. par. cyst. Marianne 285 do Londynu z benzyna (B i S).

31 mar.: niem. hol. Widder z licht. cyst. V 654 do Dunkerki z ropa gazowa (Nordd. Lloyd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 1 800 ton prod. naftowych.

Wwóz rud i minerałów przez port gdański.
(od 28 marca — 4 kwietnia).

28 mar.: grecki par. Psara 1 855 ze Sfaxu z fosfatem (B i S), niem. par. Marta 295 z Delfzylu z saletra chilijska (Pwe).

30 mar.: niem. par. Anni Ahrens 554 z Londynu z żelastwem (Bg), par. Kis 734 ze Stavangeru z żelastwem (B i S), duń. żagl. Wiking 67 z Nakskov z żelastwem (Gw), pol. hol. **Tyran** z licht. Antek 370 i Bolek 369 z Oxelösundu z ruda (Wisła - Bałtyk i B i S).

31 mar.: norw. par. Steinmann 286 z Lowestoftu z żelastwem (Bg), niem. żagl. Marie II. 68 z Aalborga z żelastwem (Bg).

1 kw.: niem. par. Jotunheim 2 235 z Bony z fosfatem (Warta), niem. par. Marta Schröder z Kopenhagi z żelastwem (Lcz), szw. żagl. Familien 77 z Norrköpingu z żelastwem (Bg).

2 kw.: niem. par. F. W. Fischer 601 z Bremy z żelastwem (B i S).

3 kw. fsk. par. Nurmed 1 014 z Tallinnu z żelastwem (D — S).

4 kw.: szw. żagl. z mot. Gerda 99 z Breviku z żelastwem, szw. żagl. z mot. Christian 61 z Bandholmu z żelastwem (Gw), niem. par. Venetia 507 z Koppersvikshamnu z brykietami żelaznymi (Schenker), szw. żagl. z mot. Polarstjernem 57 z Aarhus z żelastwem (Gw), szw. żagl. z mot. Asta 286 z Malmö z żelastwem.

Statki powyższe wywiozły łącznie 22 400 ton subst. mineralnych.

Wodostany Wisły.

Kwiecień	1	2	3	4	5	6	7	
Kraków	—152	—152	—162	—172	—164	—118	—108	—
Zawichost	200	219	220	211	204	202	223	
Warszawa	197	195	207	240	252	248	247	
Płock	211	209	206	212	228	239	241	
Toruń	280	278	275	271	281	306	323	
Fordon	287	284	280	276	280	302	323	
Tczew	303	302	300	295	290	292	313	
Ujście (Schiewenh.)	234	234	228	232	236	224	240	

Ruch okrętów przewidywany.
Rozkład linji pasażerskiej Havre-Gdynia.

Do Gdyni zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdyni odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okrętowe
9. 4.	z Le Havre	do Le Havre	10. 4.	S. S. Pologne	Cie Generale Transatlantique
4. 5.	„ „	„ „	5. 5.	„	„
	„ „	„ „		„	„
	„ „	„ „		„	„

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
12. 4.	z Hull	do Londynu	15. 4.	Smoleńsk	Ellerman & Wilson Lines
12. 4.	„ Londynu	„ Hull	15. 4.	Korno	„
19. 4.	„ „	„ Londynu	22. 4.	Tasso	„
19. 4.	„ Hull	„ Hull	22. 4.	Kolpino	„
25. 4.	„ Londynu	„ Londynu	29. 4.	Smolensk	„
25. 4.	„ Hull	„ Hull	29. 4.	Korno	„

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.